Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XII. **Warszawa dnia 15 października 1931 r.** **Nr. 18—19 (200—201)**

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.:** 195-28 i 539-00. **Konto czekow P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU: Militaryzacja. Wstrzymanie szczeblowania. Niema pieniędzy — niema mowy. Audjencja u p. Ministra Kom. **Spółdzielczość. Sprawy służbowe.** Jeszcze o sposobie stosowania §§ 125 i 126 pragmatyki. Z sali sądowej. **Życie Związkowe. Pożegnania. Podziękowania. Zamiany. Komunikaty. Ogłoszenia.**

MILITARYZACJA

Z początkiem r. 1920, a więc bezpośrednio przed wznowieniem działań wojennych na froncie polsko-bolszewickim, Sejm Ustawodawczy uchwalił ustawę z dnia 27 marca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27 z r. 1920, poz. 160) o kolejach w czasie wojny.

Postanawiała ta ustawa, że „w czasie wojny wszystkie koleje żelazne podporządkowują się interesom obrony Państwa", że „w czasie wojny lub wobec grożącego Państwu niebezpieczeństwa" koleje zarówno państwowe jak i prywatne mogą być dekretem Naczelnika Państwa poddane mocy ustaw wojenych, że w tym ostatnim wypadku wszelkie rozmyślne naruszenia lub zaniedbania obowiązków zawodowych, obniżające sprawność kolei, samowolne porzucenie służby, wszelka agitacja mogąca przynieść szkodę ruchowi kolejowemu lub wywołać chwilowy zastój w tymże oraz czyny zagrażające temu ruchowi — uważane będą za przestępstwa przeciwko sile zbrojnej Państwa i jako takie podlegać będą właściwości sądów wojskowych, że, wreszcie, zarówno czynni jak też i byli kolejarze aż do ukończenia 50 roku życia mogą być w czasie wojny powołani do wojskowej służby kolejowej, choćby pozatem obowiązkowi służby wojskowej nie podlegali.

Była to sobie typowa ustawa z epoki gorączkowej i nie zawsze kompetentnej twórczości prawodawczej Sejmu Ustawodawczego. Wystarczy przeczytać choćby tylko wyliczenie przestępstw podlegających właściwości sądów wojskowych, aby stwierdzić, że zredagowana jest nieudolnie i błędnie, że pozostawia wiele luk i niedomówień i że posługuje się mętnemi i nieścisłemi definicjami. Mimo, iż kryła w sobie doniosłe pełnomocnictwa dla Rządu nie tylko w czasie wojny, ale i „wobec grożącego Państwu niebezpieczeństwa" i mimo, że zwracała przeciwko kolejarzom ostrza bagnetów i rygory sądów wojennych—nikt się ani jej istnieniem, ani też jej groźbami nie przerażał. Znany i ceniony w społeczeństwie patrjotyzm polskiego kolejarza, jego ofiarność w chwilach niebezpieczeństwa, bohaterstwo licznych pracowników kolejowych, ujawnione w dniach ciężkiej próby i rozpaczliwej walki o wolność — wszystko to pozwalało zarówno rządowi jak też opinji publicznej, a nawet i kolejarzom samym zapomnieć, iż ustawa taka wogóle istnieje. Wytrzymaliśmy najazd bolszewicki i zakończyliśmy zwycięsko ofensywę bez konieczności uciekania się do poddawania kolei i kolejarzy mocy ustaw wojennych. W pamiętnym r. 1923 nawet ówczesnemu Rządowi nie przyszło na myśl odwoływać się do sądów wojskowych, skoro ograniczył się do powołania tylko tych, którzy obowiązkowi służby wojskowej podlegali. Spoczywała sobie tedy owa ustawa na składzie, lecz mogła być w razie rzeczywistej potrzeby i prawdziwego niebezpieczeństwa użyta celem zabezpieczenia porządku i sprawności pracy kolei.

Ni stąd ni zowąd przypomniał sobie i nam o jej istnieniu Rząd w r. 1931. Uczuł nagłę potrzebę zrealizowania jej postanowień i wystąpił z odpowiednim wnioskiem w Sejmie.

Zarówno samo poruszenie tej sprawy jak też i intencje proponowanych zmian są faktami zbyt charakterystycznemi i zbyt doniosłe posiadają znaczenie, aby organ zawodowy poważnego odłamu pracowników kolejowych mógł je pominąć milczeniem.

Ustawa istniała i obowiązywała od lat 11 i była jeśli nie doskonała, to w każdym razie wystarczająca. Nie mamy dostępu do tajników dyplomacji, ale według wszelkich możliwych ludzkich przewidywań nie zanosi się ani jutro ani za miesiąc na żadną nową wojnę. Dzisiejsze ciężkie czasy nie są właściwemi do poprawiania stylizacji ustaw zredagowanych nieudolnie, ale wystarczających w praktyce życia. Cóż więc było powodem, że Ministerstwo Spraw Wojskowych zainteresowało się nagle omawianą ustawą?

Odpowiedź znajdziemy w treści proponowanych zmian. Nie mając pod ręką urzędowego druku sejmowego, posługujemy się informacjami prasy codziennej, które są zresztą ścisłe i oparte na materjale autentycznym.

Dowiadujemy się zatem, że ma ulec zmianie art. 1. Ma istnieć w przyszłości możność podporządkowania kolei interesom Państwa nie tylko w czasie wojny, lecz nadto „z chwilą zarządzenia bądź ogólnej, bądź częściowej mobilizacji, albo gdy tego wymaga interes obrony Państwa, stwierdzony uchwałą Rady Mini-

strów, powziętą na wniosek Ministra Spraw Wojskowych".

Zasadniczej zmianie ma ulec art. 6. Według dotychczasowego brzmienia ustawy, podporządkowanie kolei interesom obrony Państwa w czasie wojny nie wywierało samo przez się żadnych zmian w zakresie odpowiedzialności karnej pracowników kolejowych. Dopiero Dekret Prezydenta Rzplitej mógł poddać koleje mocy ustaw wojennych, a na zasadzie takiego dekretu przestępstwa wskazane przez nas poprzednio podlegały kompetencji sądów wojskowych. Obecnie, według zamiarów rządu, już samo podporządkowanie kolei interesom Państwa powoduje zwiększoną odpowiedzialność. Czytamy w projekcie noweli co następuje: „Funkcjonarjusz kolei żelaznej, który w warunkach przewidzianych w art. 1-ym porzuca samowolnie służbę, albo umyślnie narusza lub zaniedbuje obowiązki służbowe, albo też dopuszcza się umyślnie innego działania lub zaniedbania, obniżającego sprawność kolei lub zagrażającego ruchowi kolejowemu, ulega karze więzienia do lat 5-ciu, o ile w czynie tym nie mieszczą się znamiona przestępstwa zagrożonego karą surowszą". Możność poddania kolejarzy sądownictwu wojskowemu została oczywiście nadal utrzymana.

Wreszcie ma ulec podwyższeniu cenzus wieku, do którego kolejarz lub były kolejarz podlega obowiązkowi wojskowej służby kolejowej z lat 50 na 60, przyczem możność powołania obowiązanych do takiej służby istnieje nie tylko w razie wojny, lecz także i wówczas, gdy tego wymagać będzie „interes obrony Państwa".

Co to jest: „interes obrony Państwa" i kiedy interes taki nie istnieje? Wszak samo istnienie Państwa polega na obronie interesów społeczeństwa, a działalność organów państwowych w istocie rzeczy polega wyłącznie na „obronie interesów Państwa"! Wynika stąd, iż Rada Ministrów ma możność poddać kolejarzy w każdej chwili sankcjom art. 6 znowelizowanej ustawy, a gdy to się stanie, wówczas każde zaniedbanie obowiązków służbowych, każde samowolne porzucenie służby i każde inne działanie „obniżające sprawność kolei" lub „zagrażające ruchowi" — będzie karane więzieniem do lat 5-ciu.

O cóż tu chodzi? Powiedzmy sobie otwarcie: chodzi o strajk w każdej możliwej jego postaci. Nowela rządowa słusznie zerwała z mętną terminologją obowiązującej ustawy, machnęła ręką na „agitację" „mogącą zaszkodzić ruchowi kolejowemu" lub „wywołać chwilowy zastój w tymże", ale za to postarała się skutecznie, aby wszelką agitację uczynić bezskuteczną i to nawet bez kłopotliwego obowiązku poddawania kolei ustawom wojennym i sądom wojskowym.

Przyznać wypada, że wniesiono nowelę w czasie właściwym. Po zahamowaniu etatów i awansów, po zredukowaniu 40.000 kolejarzy, po podwyższeniu podatku dochodowego, po obcięciu poborów o 15%, po cofnięciu dodatku stołecznego i obniżeniu dodatku kresowego, po obniżeniu djet, po podwyższeniu szeregu podatków pośrednich, po wstrzymaniu szczeblowania, w dobie rozszalałego redukowania z §§ 125 i 126 i wobec perspektywy dalszych dotkliwych zarządzeń oszczędnościowych, był już najwyższy czas zagrozić kolejarzom 5-cio letniem więzieniem za porzucenie pracy oraz za „inne zaniechania obniżające sprawność kolei".

Nowela jest zatem produktem tej samej psychiki, tego samego nastroju, który podyktował rządowi wprowadzenie sądów doraźnych. Jej ostrze zwraca się przeciwko kolejarzom, przeciwko tym samym kolejarzom, którzy z narażeniem życia wydzierali tabor kolejowy z rąk zaborców, prowadzili pociągi pancerne i utrzymywali sprawność ruchu w czasie wojny. Nie wystarczyło, jak widać, „przysposobienie wojskowe", któremu zresztą zabrano karabiny po ostatnich obniżkach, nie wystarczyły rugi ani redukcje „nieprawomyślnych". Trzeba było środków nadzwyczajnych, które sobie rząd na czas zapewnia, aby ich użyć, gdy zajdzie potrzeba

Nie zamierzamy przeczyć, iż taka potrzeba rychło może się zjawić, wyrażamy jednak powątpiewanie, czy w takim wypadku 5-cio letnie więzienie cośkolwiek pomoże. Historja jest nauczycielką życia i ona to właśnie poucza nas, że strach nie zawsze jest środkiem skutecznym, a więzienie nie zawsze pomaga. Gdyby było inaczej, nie byłoby powstań narodowych, nie byłoby bohaterskiej epopei r. 1905, nie byłoby Polski Niepodległej.

Dlatego nie wzrusza nas nowa groźba, ani nowa porcja kryminału, wisząca wciąż nad naszemi głowami. Chcielibyśmy jednak usłyszeć czy też przeczytać gdzie należy, co o tym pięknym projekcie sądzą pp. kierownicy sanacyjnych związków zawodowych prac. kolejowych, pp. senatorowie i posłowie - kolejarze, piastujący mandaty z łaski Jedynki i czy np. będą za omawianym projektem głosowali w Sejmie i Senacie? Wszak łaska pańska na pstrym koniu jeździ — wobec czego i na ich nietykalne głowy spaść może 5 lat kryminału. No i oczywiście na podkomendnych im członków. Chcemy się dowiedzieć czegoś bliższego o tej nowej formie „współpracy z rządem" od ludzi, którzy współpracę tę propagowali i tak pięknymi mogą się poszczycić rezultatami.

Jesteśmy przekonani, że otrzymamy rychło wyczerpującą odpowiedź na nasze pytania.

WSTRZYMANIE SZCZEBLOWANIA

Na wniosek Rządu Sejm uchwalił przed kilkoma dniami nowelę do ustawy uposażeniowej, mocą której wstrzymane zostało automatyczne posuwanie funkcjonarjuszów państwowych w szczeblach uposażenia.

To posunięcie jest nie tylko jednem z dalszych ogniw żelaznego łańcucha ofiar i wyrzeczeń, któremi skrępowano w roku bieżącym pracowników państwowych; znaczenie i doniosłość tego faktu sięga o wiele głębiej, narusza bowiem podstawowe zasady, na których opierały się dotąd prawa służbowe i egzystencja tych, którzy pracę swoją sprzedawali Państwu, czy to jako urzędnicy państwowi w ścisłem tego słowa znaczeniu, czy też jako pracownicy przedsiębiorstw państwowych.

Polskie ustawodawstwo urzędnicze nie zna awansu automatycznego w tem znaczeniu, w jakiem awans podobny istniał w niektórych z państw zaborczych. Urzędnik państwowy czy też pracownik przedsiębiorstwa państwowego w tych państwach miał niewzruszalną gwarancję, iż w warunkach normalnych, po wykazaniu swoich kwalifikacyj zawodowych, będzie posuwał się stopniowo w terminach ściśle określonych nie tylko w kategorjach swojej płacy, lecz także i hierarchji służbowej. Miał zapewniony sobie „awans automatyczny", wiedział, że osiągnie po pewnym czasie pewne stanowisko i pewne, stopniowo coraz to wyższe, uposażenie. Obierając jakiś dział służby państwowej, wiedział czego może się spodziewać w życiu, do czego dąży, co osiągnąć może.

Dostawszy się pod władzę polskich ustaw urzędniczych, został tych pewności i tych gwarancyj pozbawiony, albowiem Państwo nasze nie chciało czy nie umiało zagwarantować swoim pracownikom automatycznego awansu. Pozostawiając sam awans, jako taki, swobodnemu, a najczęściej i samowolnemu, oraz kapryśnemu uznaniu władzy przełożonej, i czując równocześnie, że taki stan rzeczy nie jest w zupełności zgodny z postulatami etyki służbowej i celowości w polityce personalnej — ustawodawstwo urzędnicze państwa polskiego starało się zastąpić awans automatyczny pewnemi namiastkami. Takim „ersatzem" były dodatki za wysługę lat i za 3-ch lecia ustalone w pierwszych normalnych ustawach uposażeniowych z r. 1920, ten sam charakter posiadało szczeblowanie, przewidziane ustawą z dn. 9.X.1923 i opartemi na niej rozporządzeniami, normującemi m. in. uposażenie stałego, nieetatowego personelu P. K. P.

Nie bez powodu zostało szczeblowanie w zupełności uniezależnione od swobodnego uznania władzy. Ustawa nakazywała kategorycznie posuwać pracownika co 3 lata do wyższego szczebla i tylko mocą wyroku dyscyplinarnego można było pracownika prawa tego na określony czas pozbawić. Poza tem ani opinja, ani kwalifikacja, ani żadne inne okoliczności na to prawo nie miały wpływu. W ten sposób szczeblowanie, zapewniające pracownikowi regularnie postępującą poprawę jego bytu stało się niejako podstawą praw i przywilejów pracowniczych, istniało, jako przywilej niewzruszony, który stanowił słabą wprawdzie, ale przecież pewną i realną rekompensatę za wszystkie te wyrzeczenia, na które narażał się obywatel, oddający swoją pracę i swoje usługi własnemu Państwu. Nie wolno nikomu prawa tego nie doceniać, lub je lekceważyć. Wiadomo powszechnie, że przy równych kwalifikacjach i warunkach pracy pracownik państwowy bywa zazwyczaj gorzej uposażony od pracownika prywatnego. Ekwiwalentem dla niego może być tylko pewna gwarancja stałości stosunku służbowego oraz pewność stopniowej, niezależnej od kaprysu przełożonych, poprawy bytu.

Jesteśmy w dobie dzisiejszej świadkami świadomych celu i skutków, a systematycznych zamachów na stałość stosunku służbowego. W resorcie kolejowym objawia się to z całą jaskrawością w sposobie stosowania §§ 125 i 126 pragmatyki. Praktyka M. K. zmierza celowo i konsekwentnie do podkopania i do zachwiania wszelkich gwarancyj istniejących w tym względzie, upodabnia wbrew wyraźnemu przepisowi ustawy § 126 z § 125 i czyni to, jak dotąd bez przeszkód.

Gdy nadto wspomniana na wstępie nowela usuwa automatyczne posuwanie pracowników w szczeblach uposażenia — brak już pracownikom państwowym nawet tych nikłych i niewystarczających przywilejów, które odróżniały ich od pracowników prywatnych i skłaniały ich do znoszenia twardej doli i nędznej egzystencji przypadającej im w udziale.

Należy sobie dobrze uprzytomnić istniejący i obowiązujący stan prawny: nowe przepisy o stanowiskach i tytułach służbowych uzależniają awans pracownika w zupełności od swobodnego uznania władzy. Przed r. 1929 wchodziła w rachubę lista starszeństwa. Obecnie władze winny i mogą uwzględniać przedewszystkiem kwalifikację, uzdolnienie, inicjatywę, gorliwość itp. nieokreślone i mętne okoliczności, które zsumowane razem dają znamienne dla dzisiejszych stosunków pojęcie: **protekcji.** Aż nazbyt łatwo uniemożliwić pracownikowi awans na wyższe stanowisko przez udzielenie mu kwalifikacji dostatecznej, która nie jest przecież niewystarczającą i przeciw której trudno się w praktyce obronić. Dopóki istniało automatyczne szczeblowanie, pracownik miał pewną gwarancję przeciw ewentualnej samowoli lub niechęci przełożonych. Jeśli nie awansował — to przynajmniej posuwał się automatycznie w drabinie uposażeń i zyskiwał tą drogą poprawę bytu. Obecnie jest już w zupełności zależny od dobrej woli przełożonych. Jeśli znanymi już powszechnie, a nie zawsze uczciwemi sposobami nie zyska sobie przychylności „władzy", wówczas, choćby się nawet cudem jakimś zdołał uratować od redukcji, czy też od przeniesienia w stan nieczynny, nie ruszy się nigdy z miejsca, pozostanie do końca swego służbowego żywota tam, gdzie był, nie posunie się naprzód, nie zyska poprawy bytu.

Nie mamy ochoty łudzić ani siebie ani naszych czytelników brzmieniem ustawy, która mówi o **czasowem** wstrzymaniu szczeblowania. Wiemy z doświadczenia, jak trudno odzyskać stracone pozycje. Wszakże dopiero przed kilkoma dniami p. Minister Komunikacji powiedział nam otwarcie, że odebrane nam dodatki nie będą przywrócone nawet w razie poprawy konjunktury. Polityka rządów pomajowych jest wyraźna: w myśl dewizy p. Marszałka Piłsudskiego zerwała ona z „nierozsądnem maszerowaniem naprzód z gażami" i maszeruje z tymi gażami konsekwentnie wstecz. To nie są przejawy chwilowych trudności budżetowych, to jest polityka celowa, w której na zrozumienie interesu szerokich warstw konsumenta z grona pracowników prywatnych czy państwowych nie ma miejsca. Powrót na utracone pozycje nie jest możliwy bez walki, wszyscy zaś wiemy dobrze, że taka walka nie będzie w warunkach obecnych ani łatwa, ani łagodna. Dla naszych szczebli istnieje jedna tylko droga powrotna, — ta sama, którą ustępować będą z widowni życia publicznego sanacyjne rządy.

Na marginesie omawianej sprawy wypada podkreślić jedną ważną i znamienną okoliczność, aczkolwiek w istocie rzeczy nie dotyczy ona wprost i bezpośrednio pracowników kolejowych. Kolejarze i pocztowcy otrzymali, jak wiadomo powszechnie, szczeble należne im na 1.VII.1931. Nie otrzymali ich natomiast wszyscy inni pracownicy państwowi mimo, iż ustawa wyraźnie i niedwuznacznie prawo to im przyznawała. Było to wyraźnem ominięciem obowiązującego prawa. Rząd zdawał sobie z tego sprawę. Nie wiadomo, czy zdawał sobie sprawę z moralnych konsekwencyj, do których takie postępowanie nieuchronnie prowadzi. Wszak Rząd obowiązany jest stać na straży prawa, jeśli je zatem sam świadomie narusza, jakżeż może wymagać od obywateli, aby je szanowali. Jakiem prawem karząca ręka sprawiedliwości spada na barki obywatela, który prawo naruszył, skoro sam rząd nie waha się świadomie postępować, mimo prawa i wbrew jego postanowieniom?

Nie mamy zamiaru przeczyć: może istotnie konieczność gospodarcza nakazywała wstrzymać szczeblowanie. Jednakże jedynym sposobem zadośćuczynienia tej konieczności w granicach porządku prawnego było zwołanie Sejmu i nowelizacja ustawy uposażeniowej przed 1.VII.1931. Rząd wybrał inną drogę: najpierw naruszył prawo, a potem rozkazał posłusznej sobie większości sejmowej sankcjonować popełnione bezprawie z ważnością wstecz.

Powtarzamy ponownie, że sprawa nie dotyczy bezpośrednio kolejarzy, bo ci dostali szczeble na 1.VII.1931 i zatrzymali nabyte uprawnienia tytułem wyjątku od ogólnej reguły. Jednakże i dla nas okoliczność ta nie jest obojętna. Jest ona precedensem, którego początek widzimy na skórze bliźnich, a którego straszliwych skutków w przyszłości nie można sobie wyobrazić bez zgrozy i przerażenia. Usuwa się z pod nóg wszelki grunt i wszelka pewność. Wszak tą samą drogą można odebrać korzyści i uprawnienia uzyskane choćby przed 10-cioma laty, wszak można w ten sposób zniszczyć obywatelowi, zniszczyć pracownikowi państwowemu jego byt i jego prawa, nabyte dobrze i zgodnie z obowiązującemi przepisami przez długoletnią służbę i długie lata poświęceń, ofiarności i wyrzeczeń. Cóż się ostanie przed niszczącym zalewem „radosnej twórczości", jeśli nie cofa się ona przed majestatem prawa i sprawiedliwości? Sądzimy, iż nie utrzyma się przedewszystkiem ona sama, ta radosna twórczość i to jest naszą jedną pociechą i jedną otuchą.

Prz sposobności snucia smutnych reflekcyj na omawiany temat, myśl nasza uporczywie zwraca się, podobnie, jak przy wielu innych sposobnościach w ostatnich czasach, do owych heroldów „współpracy z rządem", którzy z takiem powodzeniem grasowali w szeregach kolejarzy, którzy na barkach ruchu związkowego wysforowali się na fotele poselskie i senatorskie, zaprzedawszy uprzednio naiwną swoją trzodę obozowi, aż tak wrogiemu interesom pracowniczym. Jakże łatwo zdobywali sobie posłuch wśród kolejarzy, jak wielu z własnych naszych członków dało się złapać na lep ich obietnic! Smutną jest nasza satysfakcja moralna: ostrzegaliśmy przed konsekwencjami, wolelibyśmy, aby przewidywania nasze okazały się fałszywemi.

A jednak: poszli owi posłowie i senatorzy do Sejmu i głosowali na rozkaz za pracowniczą krzywdą, za krzywdą ciężką i dotkliwą. Jeszcze czas zdania rachunków nie nadszedł, ale nadejdzie wkrótce. Wyładuje się wówczas z umęczonej piersi pracownika państwowego cały jego ból, cała jego krzywda i cała wściekłość człowieka, który w naiwności swojej został haniebnie i cynicznie oszukany.

NIE MA PIENIĘDZY — NIE MA MOWY

AUDJENCJA U P. MIN. KOMUNIKACJI

Dnia 6 października 1931 r. p. Minister Komunikacji *inż. A. Kühn* przyjął przedstawicieli naszego Związku w osobach kol. kol. *Borkowskiego, Komorowskiego, Janusa, Siadaka, Lisiewicza i Lisowskiego* na dłuższej audjencji. Przedmiotem rozmowy były zasadnicze postulaty, uchwalone przez XI-ty Walny Zjazd Delegatów, a zgłoszone p. Ministrowi uprzednio w szczegółowo uzasadnionych, pisemnych memorjałach.

Znając dobrze zarówno katastrofalny stan gospodarczy kraju, jak też i poglądy i intencje miarodajnych czynników rządowych, nie łudziliśmy się bynajmniej, aby wszystkie nasze postulaty mogły liczyć na uwzględnienie. Przypuszczaliśmy jednakże, iż Rząd, oceniając należycie nędzę pracowniczą i wiedząc ile już ofiar ponieśli kolejarze na rzecz równowagi budżetu, zdecyduje się przynajmniej na usunięcie krzywd drobniejszych i przychyli się do żądań drugorzędnego znaczenia, jeśli już nie z innych powodów, to choćby celem moralnego podtrzymania pracowników w obecnych, nad wyraz ciężkich, czasach.

Spotkał nas jednak zawód zupełny. P. Minister odrzucił poprostu wszystkie postulaty, uzasadniając odmowę brakiem funduszów. „Nie ma pieniędzy, — nie może być mowy o tem" — oto istotny sens i rzeczywista treść każdej odpowiedzi.

Krótkie streszczenie przebiegu rozmowy unaoczni czytelnikom *jak dalece beznadziejną jest nie tylko aktualna teraźniejszość, ale i najbliższa przyszłość.*

O wypłacie zaległych ⅔ dodatku mieszkaniowego za r. 1928 nie ma mowy. Tak samo nie ma mowy o *przywróceniu dodatku 15% dla wszystkich i dodatku 20% w stolicy i na kresach zachodnich.* Poprostu szkoda czasu na dyskusję w tych sprawach. Koleje nie mają pieniędzy. Jesień, mimo, iż corocznie przynosi z sobą poważne zwiększenie przewozów — w tym roku zupełnie zawiodła. Na uwagę, iż oficjalne publikacje („Wiadomości Statystyczne") wskazują na zyski osiągane przez P. K. P. i wykazują miljonowe wpłaty do Skarbu—p. Minister przyznał, że do Skarbu Państwa wpłaca to do czego jest zobowiązany, lecz może to czynić tylko dlatego, że się równocześnie gdzieindziej zadłuża.

Pogłoski o nowych przepisach uposażeniowych są częściowo prawdziwe, częściowo zaś przedwczesne. P. Minister polecił opracować projekt takich przepisów i przeprowadzić niezbędne obliczenia. O szczegółach dotąd nie zdecydował. Za podstawę ustalenia poborów służyć będą dotychczasowe uposażenia w obecnej ich wysokości, t. j. bez dodatku 15% i bez dodatku stołecznego wzgl. z dodatkiem kresowym zredukowanym o 20%. Szczeble będą zniesione. Cofnięty będzie również dodatek rodzinny. Wzamian za to zamierza p. Minister wprowadzić „dodatek służbowy", którego konstrukcji dotąd nie zdecydował. Na czas przejściowy wprowadzone będą dodatki wyrównawcze, tak aby przyszłe uposażenie nie było niższe od obecnego. Nie jest ustalone jeszcze jak długo trwać będzie ów „czas przejściowy". O uwzględnieniu w wymiarze stawek nowych poborów wysokości uposażeń z przed 1.V.1931 wzgl. z przed 1.VII. 1931 (t. j. dodatku 15% i dodatków stołecznego i połowy kresowego) nie może być mowy nawet w razie poprawy konjunktury. Dodatki przysługujące w służbie czynnej nie będą zaliczane do podstawy wymiaru zaopatrzeń emerytalnych.

W sprawie etatów i awansów p. Minister przyznał, że istotnie, wydając zarządzenie wstrzymania awansów i zakaz nadawania etatów od 1.I.1931, przypuszczał, iż uda mu się w ten sposób uniknąć obniżenia uposażeń. Okazało się jednak, że jest to niewystarczające. Na uruchomienie awansów w pełnej mierze nie ma pieniędzy. Mimo to wydał zezwolenie awansowania od 1.VII.1931 w granicach możliwości finansowych. Dlaczego nikt ze służby parowozowej nie został awansowany — nie wie i poleci sprawę zbadać.

O umundurowaniu również nie ma mowy. Gdyby nawet istniała finansowa możność spełnienia postulatów Związku w tej dziedzinie — to i tak nie mógłby tego uczynić, a to ze względów etycznych z uwagi na pozostały personel P. K. P., który żadnych korzyści nie otrzymuje. Także i w przyszłym budżecie nie będzie kredytów na ten cel, bo nie ma pieniędzy.

Zniesienie szczeblowania jest przesądzone, p. Minister przypuszcza natomiast, iż uda mu się uratować szczeble dla tych, którzy je otrzymali od 1.VII.1931. (Istotnie Sejm uchwalił ustawę o wstrzymaniu szczeblowania, przyczem w stosunku do kolejarzy nie obowiązuje ona wstecz, t. zn., iż szczeble osiągnięte 1.VII. 1931 nie zostały cofnięte. Przyp. Red.).

O zgłoszonych przez Związek postulatach, dotyczących uzupełnienia wzgl. zmiany obowiązujących *przepisów o listach starszeństwa*, p. Minister nic nie wie. Poleci sprawę tę zbadać.

Obszerny nasz memorjał, dotyczący *sposobu stosowania §§ 125 i 126 pragmatyki*, z nieznanych nam bliżej powodów (piszemy o tem osobno — przyp. Red.) do p. Ministra nie doszedł. P. Minister uchylił się zatem od udzielenia wiążącej odpowiedzi. P. Minister nie wierzy w prawdziwość twierdzenia delegacji, iż wypadki zwolnienia z § 126 są masowe, albowiem podpisał tylko kilka takich zwolnień. Poleci sprawę zbadać.

Jesteśmy przekonani, iż krótkie streszczenie rezultatów naszej audjencji u p. Ministra, zwłaszcza łącznie z podanymi w niniejszym numerze informacjami o militaryzacji kolei, wstrzymaniu szczeblowania, praktykach ze stosowaniem §§ 125 i 126 pragmatyki i t. p. nie wymaga ani dalszych wyjaśnień, ani nawet omówienia. Sytuacja jest jasna i... beznadziejna.

SPOŁDZIELCZOSC

SPÓŁDZIELCZOSĆ KLASOWA W TORUNIU

W Toruniu od 1927 r. istnieje Spółdzielnia Spożywców Klasowych Związków Zawodowych. Spółdzielnia ta obejmuje wszystkich pracowników robotników tego miasta. Ze względu na to, że spora część członków rekrutuje się z pracowników kolejowych oraz z uwagi na konieczność wzmożenia zainteresowania kolejarzy toruńskich tą Spółdzielnią — poświęcamy działalności jej niniejszy artykuł.

Spółdzielnia od 1927 r. pracowała pod nazwą: „Tow. Robotniczego Oszczędnościowo - Pożyczkowego". Założyciele Spółdzielni rekrutowali się z członków Zw. Zaw. Budowlanego. W następnych latach przekształcono nazwę z uwagi na zainteresowanie się zawodowcami innych zw. zawodowych. W 1930 r. Spółdzielnia przystąpiła do Związku Rewizyjnego Sp. Spożywców „Społem" w Warszawie.

Spółdzielnia prowadzi 5 sklepów i 1 składnicę. Sklepy główne rozrzucone są na przedmieściach Torunia. Obrót za 1930 r. wynosił 294.000 zł., własne kapitały wynosiły 4.400 zł., obce — 40.000 zł Spółdzielnia ma bardzo dużo w tym względzie do wyrobienia Ponadto prowadzi Kasę Oszczędnościową dla członków — są tutaj złożone dość znaczne sumy, co mówi o zaufaniu członków do własnej organizacji.

Spółdzielnia w obecnych ciężkich warunkach dość pomyślnie rozwija gospodarkę. Praca ta o tyle napotyka na trudności, że przed kilku laty upadła tamtejsza Spółdzielnia, znajdująca się pod wpływem N. P. R. Panika, wywołana tym upadkiem, została jednak opanowana i kierownicy Spółdzielni klasowej, prowadząc ostrożną gospodarkę, mają nadzieję, że obecny kryzys gospodarczy przetrwają zwycięsko.

Praca ta o tyle pójdzie szybciej naprzód, o ile miejscowi pracownicy kolejowi poprą Spółdzielnię przez przystępowanie i popieranie gospodarcze.

OPINJA WIELKIEGO FINANSISTY

Szerokiem echem odbił się wygłoszony ostatnio na Zjeździe Spółdzielczym w Kolonji referat znanego ekonomisty niemieckiego, prof. W. Sombarta.

W refracie tym na temat: „Spółdzielczość a naród" prof. Sombart mówi:

„Znaczenie ruchu spółdzielczego dla narodu, jak również jako programu teoretycznego, zostało dowiedzione historycznie. Rozwiały się nadzieje, że przez rozwój swobody jednostek można osiągnąć największą harmonję. **Przyszły ustrój gospodarczy będzie racjonalną i planową gospodarką, która z powrotem doprowadzi do uzgodnienia produkcji z zapotrzebowaniem.** Dążenie do samowystarczalności poszczególnych gospodarstw narodowych jeszcze się bardziej uwydatni. Przyszła gospodarka planowa, to **ani kapitalizm, ani komunizm,** lecz system gospodarczy, w którym różne formy przedsiębiorstwa zostaną zachowane. Zadaniem organizacyj spółdzielczych będzie zapewnienie interesom spożywców pewnego wpływu na produkcję. Rolą spółdzielczości jest uwzględniać i należycie zaspokajać potrzeby spożywców".

SPRAWY SŁUŻBOWE

JESZCZE O SPOSOBIE STOSOWANIA PAR. 125 I 126 PRAGMATYKI

W poprzednim numerze „Maszynisty" zamieściliśmy w tym samym dziale obszerny artykuł, omawiający krytycznie sposób stosowania § 126 pragmatyki. Krótki okres, dzielący nas od ukazania się ostatniego numeru naszego czasopisma, nasunął nam tak wiele nowych doświadczeń i refleksyj, że zmuszeni jesteśmy ponownie poruszyć publicznie tę, niezmiernie ważną, sprawę.

Zauważyliśmy przedewszystkiem, że wszystkie, bez wyjątku, zawiadomienia o przeniesieniu w stan nieczynny z § 126, niezależnie od Dyrekcji, w której pracował delikwent, a nawet niezależnie od daty samego zawiadomienia, powołują się na jakieś nieokreślone bliżej „zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dnia 29 lipca 1931 r.". To tajemnicze zarządzenie stanowi podstawę przeniesienia w stan nieczynny i pracowników D. O. K. P. Radom, którzy otrzymali zawiadomienia z początkiem sierpnia b. r. i pracowników DOKP. Katowice, zawiadomionych w połowie tegoż miesiąca i pracowników DOKP. Poznań, zawiadomionych z końcem sierpnia i pracowników DOPK. Warszawa, którzy zawiadomieni zostali w ciągu września. Zadaliśmy sobie trud zbadania, jak jest w innych działach służby i skonstatowaliśmy to samo: na każdem zawiadomieniu figuruje owo „zarządzenie p. Ministra z dn. 29 lipca 1931 r.". Powzięliśmy zatem wątpliwość, czy istotnie p. Minister w nieszczęsnym dla wielu, a dla siebie tak pracowitym dniu podpisał aż tyle indywidualnych zwolnień, zwłaszcza, iż mniej więcej w tym czasie p. Minister bawił na urlopie. Idąc dalej po nitce do kłębka, nabraliśmy przekonania, że zarządzenia p. Ministra z dnia 29 lipca 1931 r., przenoszące **imiennie i indywidualnie** poszczególnych pracowników P. K. P. w stan nieczynny, wogóle nie istnieją.

Utwierdził nas w tem przekonaniu sam p. Minister Komunikacji, który w toku rozmowy z przedstawicielami naszego Związku na audjencji dnia 6.X.1931, gdy delegacja zwracała mu uwagę na **masowy** charakter stosowania przeniesień w stan nieczynny z § 126 wyraził się, iż uważa informacje te za **nieprawdopodobne,** gdyż podpisał zaledwie kilka podobnych decyzyj.

Cóż to ma znaczyć? Jedno jest tylko wytłomaczenie. Oto M. K. wydało z datą 29.VII.1931 jakieś zarządzenie ogólne, oczywiście tajne, bo nigdzie oficjalnie nie ujawnione, zezwalające na stosowanie § 126 — Dyrekcjom. Ponieważ nadto trudno przypuścić, aby p. Minister nie pamiętał o wydanem przez siebie zarządzeniu, tak ważnej treści, przeto powstaje brzydkie, aczkolwiek bardzo prawdopodobne podejrzenie, że takie uprawnienie wydane zostało Dyrekcjom bez wiedzy p. Ministra.

Nie wiemy, czy z tą sprawą znajduje się w jakimkolwiek związku fakt dość dziwny i rzadko spotykany w naszej praktyce. Oto zgodnie z przyjętym zwyczajem przed uzyskaniem audjencji u p. Ministra przedłożyliśmy Mu uzasadnienie postulatów, z którymi zamierzaliśmy wystąpić na piśmie. Pismo, dotyczące sposobu stosowania § 126 zostało złożone w M. K. 6.IX.1931 r. Mimo to jednak fatalnym zbiegiem okoliczności nie doszło ono do p. Ministra, chociaż okres 30 dni wydaje się aż nadto wystarczający, aby sprawa została nie tylko przekazana, lecz i zreferowana p. Ministrowi. Może to tylko przypadek, ale w każdym razie ten zbieg okoliczności musi się nam wydać conajmniej dziwnym, zwłaszcza, iż inne, w tym samym dniu wniesione memorjały zostały p. Ministrowi doręczone i zreferowane.

Tak czy inaczej wyrażamy publicznie poważną wątpliwość, czy indywidualne zarządzenia p. Ministra przenoszące imiennie licznych pracowników P. K. P. w stan nieczynny wogóle istnieją. Jeśli ich niema, wówczas zarządzenia Dyrekcyj, tej sprawy dotyczące pozbawione są podstawy prawnej i dlatego są w obliczu prawa nieważne. Podstawą prawną do przeniesienia pracownika w stan nieczynny z § 126 może być tylko osobista, osobna dla każdego wypadku decyzja „Naczelnej władzy P. K. P. (Ministra Komunikacji)". Zarówno delegacja udzielona organom podwładnym Ministrowi, jak również jakieś ogólne zarządzenie jest niedopuszczalne. Cóż dopiero mówić o tem, jeśli przypadkiem na wydanie takich, prawem nieprzewidzianych, pełnomocnictw pozwolił sobie ktoś w M. K. bez wiedzy p. Ministra!

Nie wiemy, kto referuje sprawy przeniesień w stan nieczynny z § 126, ale pod adresem nieznanego nam referenta kierujemy uwagę, że nie wystawił sobie bynajmniej zbyt pochlebnego świadectwa i źle się przysłużył zarówno władzy w której imieniu pracuje, jak też i sprawie, której służy. Nie pretendując do nieomylności, możemy zapewnić uroczyście p. referenta, że jeśli nie uda mu się przedłożyć imiennych i indywidualnych decyzyj p. Ministra — wszystkie, zastosowane przez Dyrekcje przeniesienia z § 126 zostaną przez N. T. A. uchylone, o ile, oczywiście, dla uniknięcia kompromitacji i kosztów, M. K. samo wcześniej nie wycofa się z zajętego stanowiska.

Choćby zresztą podejrzenia nasze okazały się niesłusznemi — i tak nie sposób obronić przed N. T. A. omawianych decyzyj. Administracja kolejowa chciała sobie zbytnio uprościć zadanie. Nie raczyła ani umotywować swoich decyzyj, ani nawet podać która z 2-ch okoliczności, podanych w § 126 stanowi w danym wypadku powód przeniesienia w stan nieczynny. Tego robić nie wolno i to się zemści. Co powie na to Najwyższa Izba Kontroli Państwa, gdy trzeba będzie płacić pełne pobory za długie lata, zanim zapadnie wyrok Najwyższego Trybunału Administracyjnego? Nie jesteśmy ani mściwi, ani też nie mamy zwyczaju cieszyć się z cudzej szkody. Nie zaszkodziłoby jednak, aby dowcipnemu referentowi przypisano te sumy do zwrotu dla jego własnej pamięci, ku przestrodze innym i na przykład dla jego następców.

A teraz kilka spostrzeżeń na temat powodów, dla których Dyrekcje stosują § 126. W poprzednim artykule podaliśmy szereg ciekawych przykładów. Ostatnio przybyły nam nowe.

Oto pracownik, który przed kilkoma laty uległ nieszczęśliwemu wypadkowi w służbie. Ma rozbitą głowę i wgniecioną czaszkę, co stwierdzić można naocznie i bez trudu, albowiem jest łysy. Człowiek ten cierpiał i leczył się długo. Lekarze skonstatowali u niego schizofrenję. Na parowóz już nie powrócił. Gdy się nieco podleczył, tułał się po różnych biurach, aż wreszcie postanowiono zrobić z niego dyspozytora parowozowni. Cóż, kiedy biedak cierpi na bóle głowy i zanik pamięci! To też 2-krotnie otrzymał przy egzaminie

„stopień niedostateczny". Trzeba go było zwolnić. Nawinął się § 126 i „zarządzenie p. Ministra z dn. 29.VII 1931". Dyrekcja zastosowała do niego przeniesienie w stan nieczynny. Myślałby kto, że to pomyłka lub przeoczenie. Bo przecież wypadek ten aż się prosił o zastosowanie § 123 ust. 1 pkt. 2. Ktoś inny myślałby, że to zresztą dla delikwenta obojętne czy tą czy inną dziurą ze służby czynnej wyleci. Nic podobnego! Wystarczy uważnie przeczytać tekst § 42 przepisów emerytalnych aby zrozumieć, że zastosowanie § 126 w tym wypadku było celową złośliwością albowiem **prawo do odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek jest u pracownika zwolnionego przy zastosowaniu § 126 pod znakiem zapytania.** Oto „szlachetny" cel, do którego służy „Zarządzenie p. Ministra z dn. 29.VII 1931".

Inny pracownik, uznany za daltonika. Też tułał się długo aż się nawinął Dyrekcji szczęśliwym zbiegiem okoliczności § 126. I tutaj formalna podstawa rozwiązania stosunku służbowego nie jest obojętna. Jest to pracownik młody. Jego czas służby przekracza tylko nieznacznie lat 10. Czas wysługi emerytalnej jest wątpliwy, może nie dosięgnąć lat 10-ciu. I znowu wychodzi na jaw, „wzniosły" cel, dla którego Dyrekcja zamiast zastosować do ułomnego § 123 ust. 1 pkt. 2, zastosowała § 126. Wszak pracownikowi zwolnionemu z powodu choroby wystarczy 5 lat wysługi do uzyskania praw emerytalnych a zwolniony przy zastosowaniu § 126 potrzebuje ich aż 10. No i pozatem zwolniony z powodu choroby uzyskuje minimum zaopatrzenia w wysokości 50% wymiaru a zwolniony z § 126 tylko 40%.

Nie chcemy nazywać tego postępowania po imieniu, bo się boimy cenzury i szkoda nam pieniędzy na powtórne drukowanie numeru. Każdy czytelnik może zresztą bez trudu znaleźć właściwe określenie we własnym słowniku.

Najprzykrzejszem jest to, iż wszystkie te praktyki pokrywa się imieniem i wysokiem stanowiskiem p. Ministra. Zdaje nam się, że wypadałoby temu jakoś zaradzić, nie wyczekując na Najwyższy Trybunał, w którym podobne decyzje, jako żywo, utrzymać się nie mogą dopóki Trybunał ten będzie czem na szczęście jest i czem być powinien w myśl obowiązującej Konstytucji.

Jeśli takie praktyki zdarzają się przy stosowaniu § 126, to łatwo sobie wyobrazić, co się dzieje ze stosowaniem § 125. Paragraf ten, którego stosowanie zależy w zupełności do swobodnego uznania Dyrekcji P. K. P. stał się podstawą najdzikszej samowoli. Zwalnia się na jego podstawie i chorych i niewygodnych, karanych dyscyplinarnie lub nawet porządkowo, i nieprawomyślnych i tych z krzywym nosem i tych, których kogut zachodzi do kur p. naczelnikowej. Niestety, na straży praw pracownika nie stoją tutaj żadne, nawet formalne, postanowienia prawa. Teoretycznie służy pracownikowi prawo odwołania do Ministerstwa Komunikacji ale to prawo niema żadnego praktycznego znaczenia, skoro nie jest nam znany wypadek aby M. K. uwzględniło podobny rekurs nawet w najbardziej na to zasługujących wypadkach.

Nie mogąc nic na to poradzić pozwolimy sobie jedynie wyrazić głęboki nasz podziw dla postępów „praworządności" oraz dla pogłębienia zasad porządku i sprawiedliwości służbowej w administracji kolejowej. Jeśli to może być dla kogokolwiek pociechą to stwierdzamy przy tej sposobności, że koleje nie stanowią pod tym względem wyjątku lecz że z gorliwością godną lepszej sprawy podążają skwapliwie z prądem ogólnym i powszechnym podmywającym nieustannie a gwałtownie podstawy prawa i sprawiedliwości w całem naszem życiu publicznem.

Z SALI SĄDOWEJ

STAN WYŻSZEJ KONIECZNOŚCI.

Kolega *Aleksander Kmiotek* stanął przed sądem w Warszawie, oskarżony o nieostrożne spowodowanie uszkodzeń cielesnych pomocnikowi swemu Józefowi Kaczkowskiemu w czasie zderzenia się manewrujących parowozów. Skutkiem raptownego użycia kontrpary w momencie zderzenia nastąpił gwałtowny wstrząs i Kaczkowski, straciwszy równowagę, poranił sobie nos i twarz o armaturę oraz potłukł się. Obrońca nasz, *adw. Wacław Zaczyński*, dowodził, że w obliczu katastrofy maszynista nie może liczyć się z tym, czy zahamowanie albo przeciwpara nie spowoduje jakichkolwiek przykrych konsekwencyj. Przy raptownem zahamowaniu może zdarzyć się nawet, że niektórzy z pasażerów pospadają z miejsc, lub odniosą obrażenia od spadających bagaży i t. d. — są to jednak drobiazgi w porównaniu z tym nieszczęściem, jakie mogłoby się stać w wypadku rzeczywistego zderzenia. Czyn spełniony dla odwrócenia nieszczęścia nie może być karany, gdyż w ten sposób maszynista ratuje życie własne, a nawet tegoż samego pomocnika oraz życie pasażerów i obsługi i wreszcie wartościowe mienie skarbowe. Poszkodowany winien być wdzięcznym maszyniście, że tak poważny wypadek skończył się dla niego i dla wszystkich szczęśliwie. Oskarżyciel oponował przeciwko uniewinnieniu maszynisty, powołując się na akta sprawy dyscyplinarnej nadesłane przez Dyrekcję, z których wynika, że komisja ukarała maszynistę. Obrońca nasz jednak wyjaśnił, że komisja ukarała Kmiotka za uszkodzenie zderzaków, a nie za obrażenia cielesne oraz że wyroki dyscyplinarne oraz kary porządkowe nie stanowią dla sądu materjału dowodowego.

Sąd, podzielając wywody obrońcy, uznał w danym wypadku stan wyższej konieczności i kol. *Kmiotka* uniewinnił.

O KATASTROFĘ W ST. KOŃSKIE.

Sąd Okręgowy w Radomiu w dniu 19 września r. b. rozpoznawał sprawę maszynisty ze Skarżyska kol. Stefana Tarłowskiego, oskarżonego o to, że w dniu 20 listopada 1929 roku rozbił pociąg Nr. 480. W katastrofie poniósł śmierć konduktor Bilski, zaś sam kol. Tarłowski i pomocnik jego kol. Leśniewski odnieśli kontuzje. Pociąg Nr. 480 miał obciążenie 1600 tonn i drużynę hamulcowych w składzie 6 ludzi.

Katastrofa wydarzyła się w nocy i w świetle ustaleń dochodzenia służbowego powodem jej była rzekomo nadmierna szybkość, z jaką kol. Tarłowski przebył przestrzeń Niekłań—Końskie. Odcinek ten przy normalnym biegu według rozkładu winien być przebyty w czasie 35 minut, zaś kol. Tarłowski przebył go w 17 minut i przyjechał przed czasem o 18 minut. Dyżurny ruchu miał zamiar przyjąć pociąg Nr. 480 na tor Nr. 3, zajęty przez pociąg zbiorowy, ale obliczał, że pociąg zbiorowy zdąży odejść i zostanie mu jeszcze 17 minut do przyjścia pociągu Nr. 480. Tymczasem kol. Tarłowski przybył o te 17 minut zawcześnie i, przejechawszy ustawiony na stój semafor wpadł na odchodzący ze stacji pociąg zbiorowy.

Do sprawy powołano 30 świadków i 3 biegłych. Obrońca kol. Tarłowskiego, adw. *Wacław Zaczyński*, zakwestjonował dwie zasadnicze podstawy oskarżenia: 1) dokładność obliczenia czasu przebycia przestrzeni Niekłań — Końskie, 2) dokładność obliczenia rzekomej szybkości parowozu. Co do czasu — to obliczenia czasu zapomocą zapisu w dziennikach st. Niekłań i st. Końskie nie mogą być miarodajne. Czas w raporcie jazdy byłby miarodajny, gdyby był uzgodniony przez kierownika z maszynistą. Stacja Niekłań wypuściła pociąg przed czasem, zaś odnotowała odjazd rozkładowy. St. Końskie odnotowała moment zderzenia o 3 m. 59, a ustalono, że jeszcze o 4 m. 04 spinano pociąg zbiorowy. Te kilka minut skrócenia postoju w Niekłaniu i kilka minut różnicy w Końskich stanowi, że czas przebycia przestrzeni Niekłań—Końskie wyniósł nie 17, a więcej niż 25 minut. Szybkość jazdy nie miała żadnego wpływu na katastrofę, bo przed stacją jest wzniesienie 0.01 i nawet przy największej szybkości na takie wzniesienie pociąg wszedł z minimalną szybkością. Ze spadku szybkość pociągu reguluje nie parowóz, który jedzie z zamkniętym regulatorem, a hamulcowi, którzy winni dokładnie i o czasie zacząć hamowanie.

Sąd Okręgowy po całodziennej rozprawie kol. Tarłowskiego uniewinnił.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 15.IX 31 — w M. K. w sprawie wydania umundurowania w Dyrekcji Krakowskiej, w sprawie dodatku ekonomicznego dla dzieci ponad lat 18, które kształcą się dalej, dodatku mieszkaniowego dla Piotrkowa, w sprawie djet i tranzlokacyjnego dla par. Strzemieszyce, w sprawach osobistych kol. kol. Lamparskiego i Siarkowskiego w Dyrekcji Gdańskiej — kol. **Komorowski.**

Dn. 21.IX 31 — w M. K. w sprawie komornego dla parowozowni Piotrków — kol. **Borkowski.**

Dn. 29.IX 31 — w M. K. w sprawie komornego dla par. Piotrków oraz w sprawie kol. Chorosińskiego z par. Warszawa — Gdańska — kol. kol. **Siadak, Komorowski.**

Dn. 2.X 31 — w M. K. w sprawie komornego dla par. Piotrków — kol. **Komorowski dr. Żuniak.**

Dn. 6.X 31 —u p. Ministra Komunikacji w sprawie postulatów XI Walnego Zjazdu oraz w sprawie zwalniań z §§ 125 i 126 pragmatyki służbowej — kol. kol. **Borkowski, Komorowski Siadak, Lisiewicz, Janus, Lisowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 22.IX.31. — Zebranie Koła Lublin — kol. **Borkowski.**

Dn. 24.IX 31. — Zebranie Koła Przemyśl — kol. **Borkowski.**

Dn. 24.IX 31. — Zebranie Koła Bielsko — kol. kol. **Siadak, Lisiewicz.**

Dn. 24.IX 31. — Zebranie Koła Stanisławów — kol. **Komorowski.**

Dn. 25.IX 31. — Przyjęcie centralnego ogrzewania w domu związkowym we Lwowie — kol. **Borkowski.**

Dn. 25.IX 31. — Zebranie Koła Lwów — kol. **Borkowski.**

Dn. 25.IX 31. — Zebranie Koła Kraków — kol. kol. **Siadak, Lisiewicz.**

Dn. 25.IX 31. — Zebranie Koła Kołomyja — kol. **Komorowski.**

Dn. 26.IX 31. — Zebranie Koła Tarnopol — kol. **Borkowski.**

Dn. 26.IX 31. — Zebranie Koła Nowy Sącz — kol. kol. **Siadak.**

Dn. 26.IX 31. — Zebranie Koła Czortków — kol. **Komorowski.**

Dn. 27.IX 31. — Zebranie Koła Stryj — kol. **Borkowski.**

Dn. 27.IX 31. — Zebranie Koła Rzeszów — kol. kol. **Siadak, Lisiewicz.**

Dn. 30.IX 31. — Zebranie Koła Ostrołęka — kol. **Borkowski.**

Dn. 4.X 31. — Wiec w Piotrkowie — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 5.X 31. — Zjazd okręgu katowickiego — kol. **Borkowski.**

Dn. 5.X 31.—Konferencja w sprawie dzierżawy placu w Al. Jerozolimskich — kol. kol. **Siadak, Komorowski, Lisiewicz, adw. Zaczyński, dr. Żuniak.**

Dn. 6.X 31. — Zebranie C. K. P. P. — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 7.X 31. — Zebranie C. K. Z. Z. — kol. **Siadak.**

Dn. 7.X.31.—Konferencja z Prezesem Okr. Gdańskiego — kol. Hernetem w sprawie rekursu kol. Majewskiego — kol. kol. **Borkowski, Lisiewicz, dr. Żuniak.**

KROŚNIEWICE.

Zebranie Koła. Dn. 6 maja r. b. odbyło się zebranie członków Koła z następującym porządkiem dziennym: 1) Sprawozdanie Zarządu z rocznej działalności. 2) Wybór Zarządu. 3) Wolne wnioski. Przewodniczył zebraniu kol. **Ertman**, sekretarzował — kol. **Brzeziński.**

Zabrał głos przewodniczący Koła — kol. **Biejat**, który zdał szczegółowe sprawozdanie z całorocznej działalności. Sprawozdanie przewodniczącego uzupełnił sekretarz kol. **Brzeziński** oraz skarbnik kol. **Ertman.**

W dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu zabierali głos kol. kol. **Borzuchowski, Helman i inni.**

Wybory do nowego aZrządu dały następujące wyniki: Przewodniczący — kol. **Wojciechowski** Bronisław, zast. przew. — kol. **Helman** Jan, sekretarz — kol. **Brzeziński** Sylwester, skarbnik — kol. **Ertman** Gustaw, Komisja Rewizyjna kol. kol. **Biejat** Roman, **Toliński** Antoni, **Jaworski** Antoni

W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

GRUDZIĄDZ.

Wybór Zarządu. Dn. 18.IX 31 na zebraniu Koła wybrano nowy Zarząd w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Jabłoński Feliks;** zast. przewodniczącego — **Stankiewicz Franc.**, Sekretarz — kol. **Poziemski Jan;** Skarbnik — kol. **Stateczny Jan**, Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Hoffman Stefan i Czajka Izydor.**

JAROCIN.

Wybór Zarządu. Dn. 17.VIII 31 dokonano wyborów Zarządu w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Langner** Tomasz, zast. przew. — kol. **Węgrzynowski** Szczepan, Sekretarz — kol. **Dopierała** Stanisław, Skarbnik — kol. **Smydra** Roman. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Nowak** Franciszek, **Buszyk** Szczepan, **Włodarczyk** Władysław.

GRODNO.

Zebranie oKła. Dn. 19.VII 31 odbyło się zebranie członków Koła, na którem po załatwieniu szeregu spraw natury organizacyjnej dokonano wyborów do nowego Zarządu Koła, w skład którego weszli: Przewodniczący — kol. **Ciecierski** Tomasz, zast. przew. — kol. **Dzieżyc** Dyonizy, skarbnik kol. **Rejdak** Kazimierz, Sekretarz — kol. **Obuchowicz** Napoleon. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Pawłowski** Stanisław, **Rogaczewski** Jan.

DROHOBYCZ.

Wybór Zarządu. Dn. 21.VI 31 na zebraniu Koła dokonano wyborów do nowego Zarządu, w skład którego weszli: jako przewodniczący — kol. **Lisowski** Walenty, zast. przew. — kol. **Dziwer** Jan, sekretarz — kol. **Nabywaniec** Juljan, skarbnik — kol. **Sawicki** Ferdynand. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Chomiakiewicz** Piotr i **Putzlacher** Władysław.

DZIEDZICE.

Zebranie Koła. Dn. 2.VI 31 odbyło się roczne sprawozdawcze zebranie Koła Miejscowego w Rzeszowie. Sprawozdanie z działalności Zarządu Koła zdał Przewodniczący kol. **Janik.** Na wstępie swego przemówienia zaznaczył, iż jakkolwiek praca w Kole była ciężka, to jednak dzięki solidnej i umiejętnej pracy Zarządu udało się trudności pokonać i pracy nadać kierunek właściwy. Co się tyczy spraw organizacyjnych, wewnętrznych, stwierdza, iż uporządkowana została administracja i ewidencja członków, ilostan członków wykazuje wzrost liczby członków.

Staraniem Koła urządzane były różne uroczystości okolicznościowe, zabawy, wycieczki. Krzy Kole czynna była biblioteka. Sprawozdanie finansowe zamyka się cyfrą zł. 3.379.09, w sprawozdaniu tem jednak nie ujęta została kasowość funduszu pogrzebowego.

Zarząd Koła niejednokrotnie występował w sprawach poszczególnych członków oraz w sprawach ogólnych u władz miejscowych i Dyrekcyj kolejowych.

Kończąc swoje sprawozdanie kol. Janik składa mandat, wyrażając życzenie, aby nadal Koło prowadzone było po linji wspólnych interesów członków.

Po udzieleniu Zarządowi Koła absolutorjum dokonano wyborów do nowego Zarządu w skład którego weszli: Przewodniczący — kol. **Janik** Adolf, zast. przew. — kol. **Sacker** Antoni, sekretarz — kol. **Pasierb** Wilhelm, Skarbnik — kol. **Körbel** Jakób. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Bazgier** Teofil, **Borowicz** Kazimierz, **Zimmerman** Piotr.

KRAKÓW.

Wybór Zarządu. Dn. 17.IX.1931. na zebraniu Koła dokonano wyborów do nowego Zarządu. Przewodniczącym wybrano kol. **Kotlarskiego** Władysława, zast. przew. — kol. **Warchałowskiego** Bronisława, Sekretarzem — kol. **Dulowskiego** Kazimierza, Skarbnikiem — kol. **Bäckera** Franciszka. W skład Komisji Rewizyjnej weszli: **kol. kol. Haja** Leon, **Sawczukiewicz** Bazyli, **Gruszka** Władysław.

POŻEGNANIE

Odchodząc w stan spoczynku żegnam Zarząd Główny Związku oraz wszystkich Kolegów, życząc im dalszej owocnej pracy dla dobra Związku.

Stanisław Kolaczek
b. masz. par. Kraków.

**

Zarząd Koła Z. Z. M. w Lublinie składa niniejszem serdeczne podziękowanie kol. **Romaniakowi** za długoletnie przechowywanie sztandaru związkowego w swoim lokalu.

PODZIĘKOWANIA

Wszystkim, którzy w chwilach ciężkich nieśli nam pomoc i pociechę oraz wzięli udział w pogrzebie ś. p. **Zawiszy Józefa,** a w szczególności pp. Sroczyńskiemu, Naczelnikowi Parowozowni, Prezesowi ZZM. Koła Tarnopol, p. Koczarskiemu, pp. Unterschützowi, Danylukowi, Ludwigowi, Kossykowi, Cyganiukowi, oraz orkiestrze kolejowej składamy z głębi serca płynące podziękowanie.

Karolina Zawiszowa
z dziećmi.

***

Odchodząc w stan spoczynku żegnam Zarząd Główny Związku oraz wszystkich kolegów, życząc im dłuższej. i owocnej pracy dla dobra Związku.

Józef Wolański.
K. m. Stryj.

***

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Prezydjum Związku oraz p. Mec. Liebermanowi i p. Dr. Żuniakowi za pomyślne przeprowadzenie mojej sprawy o emeryturę.

A. Kubisz.

***

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie żony mojej, ś. p. Seweryny **Derkam,** a w szczególności Wielebnemu ks. Ant. Guzikowi za okazane współczucie i serdeczność składamy serdeczne „Bóg zapłać".

Mąż i dzieci.

***

Szan. Prezydjum Z. Z. M., a w szczególności p. Prezesowi Borkowskiemu za udzieloną pomoc prawną oraz p. Mec. Zaczyńskiemu za skuteczną obronę w sądzie Okręgowym w Radomiu, składam najserdeczniejsze podziękowanie.

Stefan **Tarłowski**
masz. par. Skarżysko-Kamienna

***

Wszystkim, którzy okazali nam pomoc i współczucie z powodu śmierci męża i ojca naszego ś. p. Antoniego **Hosowicza,** zawiadowcy parowozowni w Delatynie, a w szczególności Przewielebnemu Duchowieństwu, Przełożonym z Wydziału Mechanicznego, Zarządowi Parowozowni w Stanisławowie, Kolegom i maszynistom z Delatyna, Zarządowi Stacji Delatyn, orkiestrze kolejowej Delatyn, Sekcji robotników Delatyn, Związkowi Maszynistów w Stanisławowie, Czortkowie, Chodorowie i Kołomyi, sekcji palaczy, oraz robotników w Stanisławowie, wreszcie kolegom, przyjaciołom i znajomym— składamy serdeczne „Bóg zapłać".

Żona i dzieci.

Wzruszony do głębi serca życzliwością, okazaną mi przez współpracowników Parowozowni Zdołbunów z okazji mego przejścia w stan spoczynku — składam wszystkim Kolegom serdeczne podziękowanie i życzę dalszej owocnej pracy na pożytek kolejnictwa i Ojczyzny.

Władysław **Krüger.**

***

Szanownemu Związkowi Maszynistów za pamięć z okazji srebrnych godów składam serdeczne podziękowanie.

Smiłowski Franciszek
masz. par. Poznań

ZAMIANY

Maszynista I klasy parowozowni Grodzisk Wlkp. (D. O. K. P. Poznań) zamieni się z kolegą z D. O. K. P. Kraków z par. Dziedzice, Bielsko lub z D. O. K. P. Katowice. Mieszkanie zapewnione: 3 pokoje i kuchnia (skarbowe), wzamian pożądane mieszkanie na miejscu (z wyjątkiem parowozowni Dziedzice). Łaskawe zgłoszenia kierować p. a.: Kopeć Franciszek, Grodzisk Wielkopolski — Kolejowa 7.

***

Pomocnik maszynisty I kl. par. Kartuzy zamieni się z kolegą z parowozowni dowolnej. Łaskawe zgłoszenia kierować p. a.: **Przybyłowski** Ignacy, parowozownia Kartuzy.

***

Maszynista II kl. par. Białystok zamieni się z kolegą z Dyrekcji Warszawskiej. Parowozownia obojętna. Warunki do omówienia. Łaskawe zgłoszenia kierować p. a. **Stanisław Pyszkowski, Starosielce, Kolejowa Nr. 11.**

DO WIADOMOŚCI CZŁONKÓW Z. Z. M.

Zarząd Okręgowy ZZM. we Lwowie podaje do wiadomości ogółu Kolegów, iż w nowowybudowanym domu związkowym we Lwowie przy ul. Zadworzańskiej Nr. 47 mogą Koledzy korzystać z pokojów gościnnych.

Opłata wynosi: za dobę z noclegiem zł. 2 — za pobyt w dzień zł. 1.

Chcący otrzymać nocleg lub miejsce w pokoju winien wylegitymować się legitymacją członkowską zaopatrzoną w znaczki wkładkowe oraz dowodem osobistym.

Zamówień wcześniejszych nie przyjmuje się.

Zarząd Okręgowy
Z. Z. M. LWÓW.

KOMUNIKAT

DOTYCZĄCY PRÓŚB O INTERWENCJĘ W M. K.

Pismem z dn. 7.IX.1931 r. P./2/20540/31 Ministerstwo Komunikacji ograniczyło znacznie prawo interwencji Związkowi Zaw. Prac. Kol. Delegaci Związku będą przyjmowani w M. K. tylko 2 razy w tygodniu i to wyłącznie przez pp. Naczelników Wydziałów i Dyrektorów Departamentów. Oznacza to poważne utrudnienie pracy naszej w M. K. i zmusza nas z kolei do wydania następującego polecenia.

Zarządy Okręgów Kół o ile zwracają się do Centrali z prośbą o interwencję w M. K. celem załatwienia sprawy skierowanej tamże za pośrednictwem Dyrekcji winny bezwarunkowo podawać równocześnie datę i Numer pisma za którym sprawa odeszła do Ministerstwa. Bez tych danych interwencja Centrali w M. K. podjęta być nie może.

Prosimy Zarządy Kół i Okręgów, aby w interesie członków trzymały się ściśle podanych powyżej wskazówek.

NA FUNDUSZ SIEROT PO MASZYNISTACH KOLEJOW.

Z okazji przejścia w stan spoczynku kol. **Krüger** Władysław z par. Zdołbunów złożył na Fundusz sierot po maszynistach kolejowych **zł. 100,** za co Prezydjum składa kol. Krügerowi serdeczne podziękowanie.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.